

# TRANSPORT

## flash

Publikation der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein

CHF 5

Nr. 1 / April 2021



### Tunnelbohrung:

Schenk AG stellt Weltrekord auf,  
Beck Transport AG war dabei

Seite 4

### IG Engpassbeseitigung:

Warum die Teilsperre Güterbahnhof  
notwendig ist

Seite 6

### 20 Jahre LSVA:

Rück- und Ausblick von ASTAG-Präsident  
Thierry Burkart

Seite 8

LEADER



IN EINER EIGENEN KATEGORIE

## DER NEUE LAND ROVER DEFENDER



ABOVE & BEYOND



Kommen Sie vorbei, wir beraten Sie gern.

**altherr**

Altherr AG

Im Rösle 7, FL-9494 Schaan

Tel. +423 237 50 50, Fax +423 237 50 55

[www.schaan.landrover-dealer.li](http://www.schaan.landrover-dealer.li)

Ready  
to Work.

**altherr**  
trucks & vans  
**EINE  
KLASSE  
FÜR SICH.**

Grosse Auswahl an sofort verfügbaren Mercedes-Benz Truck Lagerfahrzeugen.  
Altherr in Nesslau und Schaan berät Sie gerne!

**altherr**  
trucks & vans

**Altherr Nutzfahrzeuge AG**

CH-9650 Nesslau | T. +41 71 994 12 52 | [www.altherr.ch](http://www.altherr.ch)

**Altherr Nutzfahrzeuge AG**

FL-9494 Schaan | T. +423 237 50 50 | [www.altherr.ch](http://www.altherr.ch)



FUSO

DAF

MAN plus

hoshino

DAF





## Mit Kanonen auf Spatzen schiessen?

Viel wurde in den vergangenen Monaten über Corona geschrieben und berichtet. So viel, dass vermutlich nicht wenige von Ihnen das «C-Wort» schon gar nicht mehr hören können. Mir jedenfalls geht es so.

Daher möchte ich mich hier dem Thema Nachhaltigkeit widmen, in dem die Transportbranche ja bekanntlich als verkannter Musterknabe gilt. So liegt bei uns in der Schweiz beispielsweise das durchschnittliche Alter von Lastwagen bei rund vier Jahren. Im Grossteil von Europa sind es 13 Jahre, in Griechenland sogar 21!

Dank der LSVA sind Schweizer Transportunternehmen dazu gezwungen, laufend in modernste Fahrzeuge zu investieren. Das kostet immense Summen und führt gegenüber unseren europäischen Mitbewerbern zu einem Wettbewerbsnachteil. Zudem laufen die bei uns ausgemusterten Fahrzeuge irgendwo auf der Welt noch jahrzehntelang weiter. Somit gilt hier nur: Aus den Augen, aus dem Sinn.

In den vergangenen 20 Jahren hat sich der Schadstoffausstoss von LKW um 98 Prozent reduziert, was übrigens auch für moderne PKW gilt. Das ist erfreulich. Mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz, über das wir am 13. Juni abstimmen, soll die Schraube aber noch einmal angezogen und die Mobilität zusätzlich verteuert werden. Der gesamtwirtschaftliche Wettbewerbsnachteil gegenüber dem Ausland vergrössert sich dadurch weiter. Dies, obschon die Schweiz in einem Jahr gerade mal so viel CO<sub>2</sub> ausstösst, wie China in einem halben Tag! Jedem verantwortungsvollen Menschen sollte unterdessen klar sein, dass in Bezug auf die Umwelt etwas getan werden muss. Die Schweizer (Transport-)Wirtschaft hat aber schon sehr viel getan und wird das auch weiterhin tun. Aber nicht, indem wir mit Kanonen auf Spatzen schiessen.

Martin Lörtscher  
 ASTAG Sektion Ostschweiz und  
 Fürstentum Liechtenstein

# Erleichterungen für die Fahrausbildung von Lernenden

Seit dem 1. Februar 2021 müssen Lernende auf Lernfahrten mit einem Motorfahrzeug der Kategorie B oder einer Fahrzeugkombination der Kategorie BE nicht mehr von einem Fahrlehrer oder einem Inhaber der Ausbildungsbewilligung nach VZV begleitet werden. Mit den Erleichterungen für Lernende in den beruflichen Grundbildungen hat das ASTRA eine langjährige Forderung der ASTAG erfüllt.

Grund für diese Änderung sind entsprechende Optimierungsvorschläge, die der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG beim Bundesamt für Strassen ASTRA eingebracht hat. ASTAG-Vizedirektor Gallus Bürgisser ist entsprechend erfreut: «Mit diesen Anpassungen wird das Ausbilden von Lernenden zum Strassentransportpraktiker/-in EBA und Strassentransportfachmann/-frau EFZ für die Lehrbetriebe noch attraktiver, als dies jetzt schon ist. Ich bin überzeugt, dass dadurch neue Ausbildungsbetriebe gewonnen werden können, welche ebenfalls einen Beitrag leisten wollen, genügend Fachkräfte in die Branche zu bringen.»

## Lernfahrausweis neu mit 17 Jahren

Bisher erhielten nur Lernende in bestimmten beruflichen Grundbildungen den Lernfahrausweis für Personenwagen (Kategorie B und BE) vor Erreichen des Mindestalters von 18 Jahren. Seit 1. Januar 2021 erhalten auch die übrigen Bewerber/-innen den Lernfahrausweis mit 17 Jahren.

Somit müssen Lernende Strassentransportpraktiker/-in EBA und Strassentransportfachmann/-frau EFZ auf Lernfahrten mit einem Motorfahrzeug der Kategorie B oder einer Fahrzeugkombination der Kategorie BE auch nicht mehr von einem Fahrlehrer oder einem Inhaber der Ausbildungsbewilligung nach Verkehrszulassungsverordnung VZV begleitet werden. Neu reicht eine Person aus, die das 23. Altersjahr vollendet hat, seit wenigstens drei Jahren den entsprechenden Führerausweis hat und diesen nicht mehr auf Probe besitzt.

## Lernfahrten ohne Begleitperson

Auf Lernfahrten mit einem Motorfahrzeug der Kategorie C oder einer Fahrzeugkombination der Kategorie CE müssen die Lernenden weiterhin von einem Fahrlehrer oder einem Inhaber der Ausbildungsbewilligung nach Artikel 20 Verkehrszulassungsverordnung VZV begleitet werden. Besitzen die Lernenden den Führerausweis der Kategorie C, dürfen sie neu Lernfahrten mit einer Fahrzeugkombination der Kategorie CE ohne Begleitperson durchführen. Die Lernenden dürfen die praktische Führerprüfung der Kategorien B/BE und C/CE bereits sechs Monate vor dem vollendeten 18. Altersjahr ablegen. Der Führerausweis darf ihnen erst nach dem vollendeten 18. Altersjahr erteilt werden. Ebenfalls präzisiert wurde, dass auf Lernfahrten mit Motorwagen der Kategorie C die Begleitperson die Handbremse nicht mehr zwingend leicht erreichen muss, sofern der Fahrzeugführer prüfungsreif ist.

## Angebote für Ausbildungsbetriebe

Die ASTAG bietet Ausbildungsbetrieben in verschiedenen Bereichen hilfreiche Unterstützung an. So stehen beispielsweise zu allen fünf Berufsbildern, welche die ASTAG vertritt, Videos zur Verfügung, die für die Rekrutierung neuer Lernenden genutzt werden dürfen. Auf der Nachwuchsplattform [profis-on-tour.ch](https://profis-on-tour.ch) können Sie zudem Lehrstellen kostenlos ausschreiben.

Die offizielle Weisung des  
 ASTRA zur Fahrausbildung von  
 Lernenden finden Sie, wenn Sie  
 den QR-Code scannen.



## Transportflash



Magazin LEADER, MetroComm AG, Bahnhofstrasse 8, Postfach 1235, 9001 St.Gallen, Tel. 071 272 80 50, Fax 071 272 80 51, [leader@metrocomm.ch](mailto:leader@metrocomm.ch), [www.leaderdigital.ch](http://www.leaderdigital.ch) | Verleger: Natal Schnetzer | Chefredaktor: Dr. Stephan Ziegler | Redaktion: Patrick Stämpfli | Autoren in dieser Ausgabe: Patrick Stämpfli, Marion Enderli | Fotografie: Marlies Thurnheer, zVg | Herausgeberin, Redaktion und Verlag: MetroComm AG, Bahnhofstrasse 8, 9001 St.Gallen, Tel. 071 272 80 50, Fax 071 272 80 51, [www.leaderdigital.ch](http://www.leaderdigital.ch), [www.metrocomm.ch](http://www.metrocomm.ch), [leader@metrocomm.ch](mailto:leader@metrocomm.ch) | Geschäftsleitung: Natal Schnetzer, [nschnetzer@metrocomm.ch](mailto:nschnetzer@metrocomm.ch) | Anzeigenleitung: Irene Köppel, [ikoepfel@metrocomm.ch](mailto:ikoepfel@metrocomm.ch) | Marketingservice: Aboverwaltung: Fabienne Schnetzer, [info@metrocomm.ch](mailto:info@metrocomm.ch) | Abopreis: Fr. 60.– für 18 Ausgaben | Erscheinung: April und Oktober | Satz: Metrocomm AG | Produktion: Ostschweiz Druck, Wittenbach. LEADER ist ein beim Institut für geistiges Eigentum eingetragenes Markenzeichen. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.

LEADER

# Spezialtransport in den hohen Norden

In der norwegischen Bergsteiger-Hauptstadt Åndalsnes baut die Thurgauer Schenk AG eine Erschliessungsleitung für die neue Bergstation der Gondelbahn samt Restaurant mit öffentlichen Toiletten und einen Kiosk. Für die Erschliessungsleitungen musste ein Tunnel gebohrt werden. Die dafür notwendigen Baumaschinen wurden im letzten Herbst von der Beck Transport AG aus Mauren TG mit 14 LKWs nach Norwegen transportiert.

Text: Patrick Stämpfli Bilder: zVg

Mit diesem Bauprojekt, genauer gesagt mit der Tunnelbohrung, hat die Firma Schenk einen Weltrekord aufgestellt: Noch nie zuvor wurde eine Spülbohrung mit einem Höhenunterschied von 690 Metern ausgeführt. «Wir sind extrem Stolz und möchten uns bei allen am Bau beteiligten Personen für den Einsatz bedanken. Dieses Projekt kann ein Sprungbrett für den internationalen Markt sein», ist Schenk-CEO Curdin Pinggera überzeugt.

## Eine Woche lang unterwegs

Dieser Weltrekord wäre allerdings nicht möglich gewesen ohne die Beck Transport AG. Sie hat dafür gesorgt, dass die Bohrmaschinen rechtzeitig auf der rund 2000 Kilometer entfernten Baustelle in Åndalsnes angekommen sind. Für eine Fahrt von der Schweiz nach Norwegen und wieder zurück, waren die Lastwagen jeweils fast eine Woche lang unterwegs. Mit im Gepäck hatten sie Bohranlagen, Bohrgestänge, Hydraulikpumpen, Pneu-Bagger und anderes mehr.

## Keine Carnet-Abfertigung möglich

Besonders herausfordernd bei diesem Projekt war für Beck die Planung, insbesondere die zolltechnischen Abklärungen, weil der Grossteil der Ware im März wieder in die Schweiz zurücktransportiert werden musste. «Eine Carnet-Abfertigung war nicht möglich, da der Kunde mit der Ware arbeitet und er dafür in Norwegen Mehrwertsteuer bezahlen muss. Ebenso mussten die richtigen Spezialfahrzeuge bereitgestellt werden, teilweise mit bis zu 3,3 Meter Innenhöhe und mit Auffhrrampen für Bagger», erklärt Urs Beck, Geschäftsleiter der Beck Transport AG. «Beim Rücktransport hatten wir zudem das Problem, dass wegen Covid fast keine Fähren von Norwegen gefahren sind.»





## Qualität und Regionalität

Dass sich die Schenk AG für die Beck Transport AG entschieden hat, habe mehrere Gründe, sagt Curdin Pinggera: «Zum einen wollten wir eine gesunde, in der Region verankerte Unternehmung mit hoher Qualität beauftragen. Zum anderen ist die Beck Transport AG ein Crack in der Zolladministration. Bei all den technischen, baulichen und sprachlichen Herausforderungen, die dieser Auftrag mit sich bringt, ist es sehr hilfreich, einen solchen Partner an seiner Seite zu wissen.»







# Hoher Leidensdruck

2020 war kein gutes Jahr für den Autoverkehr in Städten. Erst gab es ein Nein zum Zürcher Rosengartentunnel, im September wurde in Luzern die Spange Nord abgelehnt, und im November wurde verkündet, dass der Autobahn-Westast in Biel nicht gebaut wird. St.Gallen hat da etwas mehr Glück: Die Plangenehmigungsverfügung für die Sanierung der Stadtautobahn ist seit September 2020 rechtskräftig. Das freut auch Walter Locher von der «IG Engpassbeseitigung».

Interview: Patrick Stämpfli Bild: Marlies Thurnheer

**Walter Locher, das Plangenehmigungsverfahren ist rechtskräftig. Was bedeutet das nun für das Verkehrsmanagement in der Agglomeration St.Gallen?**

Für die gesamte Region ist das ein sehr wichtiger Etappenschritt zur Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrslösung und einer besseren Erreichbarkeit von Stadt und Agglomeration. Hinzu kommt eine für uns sehr vorteilhafte grundsätzliche Einigung beim Kostenteiler. Damit kann an diesem Jahrhundertprojekt zielgerichtet weitergearbeitet werden. Die für die Ostschweiz anfallenden Kosten von 150 bis 200 Millionen Franken zeigen, dass eine Realisierung auch tatsächlich finanzierbar ist. Der Bund trägt die gesamten Aufwendungen für die dritte Röhre Rosenbergstunnel, die Pannestreifenumnutzung, das Projekt Tunnel Feldli und den unterirdischen Kreisell.

**Und was bezahlen Kantone und Gemeinden?**

Die Kantone St.Gallen und Appenzell Aargau, die Stadt St.Gallen und die Gemeinde Teufen müssen lediglich für die Kosten für die Anschlüsse an die Stadt und den Tunnel Liebegg im Umfang von rund 150 bis 200 Millionen Franken aufkommen. Das zeigt, dass eine Realisierung auch tatsächlich finanzierbar ist. Die Kosten sind tiefer als für andere kleine Umfahrungsprojekte im Kanton, etwa für die Umfahrung Bazenheid mit rund 133 oder für die zweite Etappe der Umfahrung Wattwil mit rund 125 Millionen Franken.

**Damit die Sanierung dereinst ihre volle Wirkung entfalten kann, sind der Bau einer Teilsperre am Güterbahnhof sowie eine dritte Autobahnstrecke notwendig. Warum braucht es beides?**

Würde man nur die dritte Röhre bauen, so wären lange Staus und Kapazitätsprobleme in der Innenstadt von St.Gallen vorprogrammiert. Des-

halb muss die Teilsperre Güterbahnhof zwingend gleichzeitig mit der dritten Röhre Rosenberg in Betrieb genommen werden. Die Teilsperre nimmt den Agglomerations- und den innerstädtischen Verkehr auf und leitet ihn rasch auf das übergeordnete Autobahnnetz. Gesamthaft wird durch das Projekt auch wertvoller städtischer Entwicklungsraum für innerstädtische Nutzungen gewonnen. Öffentlicher Verkehr, Individualverkehr und Langsamverkehr werden zudem ideal kombiniert, ohne dass ein Verkehrsträger gegen den anderen ausgespielt wird. Vorhandene Flaschenhälse und Engpässe werden gesamtheitlich beseitigt, langjährige verkehrliche Schwachstellen eliminiert.

**Ende 2020 hat sich aber ein Komitee in Stellung gebracht, das die Teilsperre verhindern will.**

Die städtische Bevölkerung hat 2016 bei hoher Stimmbeteiligung bereits einmal mit fast zwei Drittel der Stimmen Ja zum Projekt gesagt. Leider stellen wir immer wieder fest, dass sich eine ideologische Gegnerschaft von einem klaren demokratischen Entscheid nicht beeindrucken lässt – ausser er fällt in ihrem Sinne aus. Die Stimmbürger werden auch ein weiteres Mal Ja zu diesem Projekt sagen. Der Nutzen ist offenkundig. Zudem hat auch der Kantonsrat mit rund 80 Prozent der Stimmen den Beschluss gefasst, die Projektierungsarbeiten der Kantonsstrassenabschnitte im Bereich der Engpassbeseitigung mit Güterbahnhof und Tunnel Liebegg mit hoher Dringlichkeit zu bearbeiten. Soweit möglich und erforderlich, wurde die Regierung zudem aufgefordert, dem Kantonsrat, für den Beschluss über Bau- und Auflagenprojekte, einen gesonderten Erlass vorzulegen. Damit haben Bevölkerung und alle massgeblichen politischen Kräfte klargemacht, dass das Schlüsselprojekt rasch – allenfalls früher als geplant – umzusetzen ist. Der Leidensdruck ist hoch.

**Was macht die IG Engpassbeseitigung, damit die Teilsperre und die dritte Röhre realisiert werden können?**

Wir werden der Bevölkerung vor allem den Nutzen des überzeugenden Projektes immer wieder aufzeigen: Mit dem Projekt ist der Einzelne schneller am Ziel. Das praktisch vollständig unterirdische Projekt erzeugt weniger Lärm und bringt sauberere Luft sowie mehr Platz für ÖV, Velo und Fussgänger. Es entlastet heute vom Verkehr stark betroffene Quartiere nachhaltig und weist ein perfektes Kosten-/Nutzenverhältnis auf. Das Projekt ist generationengerecht und wegweisend für die Entwicklung der ganzen Ostschweiz – inklusive Liechtenstein und Vorarlberg.

**Gesetzt den Fall, die Engpassbeseitigung kann nicht realisiert werden: Was bedeutet das für den Verkehr und die Transportbranche in unserer Region?**

Blockieren und Verhindern ist rückständig und rein ideologisch. Die Nichtrealisierung wäre ein grosser Rückschritt für die Ostschweiz. Neben dem Individual- und dem nicht schienengebundenen öffentlichen Verkehr wäre auch der strassengebundene Güterverkehr massiv gestört. Für die Ostschweiz wäre eine massive Verschlechterung der Erreichbarkeit ein grosser volkswirtschaftlicher Schaden.

# Wie geht's mit der LSVA weiter?

Im Herbst 2020 ist Ständerat Thierry Burkart zum neuen Zentralpräsidenten des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG gewählt worden. Zum 20-jährigen Jubiläum der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe bietet Burkart die Gelegenheit, einen Rückblick, aber auch einen Ausblick auf das bewegte und intensive Verhältnis der Strassentransportbranche mit der LSVA zu werfen.

Interview: Patrick Stämpfli Bild: zVg



## **Thierry Burkart, die LSVA feiert Jubiläum. Welche Bedeutung hat das für die Transportbranche?**

Es ist eine lange Geschichte und für Strassentransportunternehmen bedeutet sie vor allem eines: eine intensive Zeit voller Emotionen, Herausforderungen und ständigen Ungewissheiten. Von Anfang an hat sich die ASTAG für die Interessen des Strassentransportgewerbes und gegen die Einführung bzw. die Entwicklung der LSVA eingesetzt.

## **Wie ist es überhaupt dazu gekommen?**

Die Geschichte beginnt schon früher, vor der eigentlichen LSVA-Umsetzung per Januar 2001: 1994 wurde die Alpen-Initiative vom Stimmvolk angenommen. Ziel dieser Vorlage ist es, das Alpengebiet vor dem Transitverkehr zu schützen und die Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs – von Grenze zu Grenze – von der Strasse auf die Schiene zu fördern. Damit verbunden war auch ein Verfassungsartikel zur Einführung der LSVA, gegen den das Referendum erhoben wurde.

## **In den Monaten vor der Referendumsabstimmung von 1998 prallten zwei unversöhnliche Fronten aufeinander.**

Ja. Auf der einen Seite die Verteidiger des Alpenschutzes und die Befürworter des Schienenverkehrs mit der Forderung, die Gelder aus der LSVA zum Teil für die Finanzierung von Bahnverbindungen durch die Alpen zu verwenden; auf der anderen Seite die Transporteure, die mit allen Mitteln ihren Widerstand zum Ausdruck brachten. Unterstützt wurden sie von den Chauffeuren, die zum Zeichen ihrer Sicht auf die Zukunft, im Falle einer Annahme der LSVA, schwarze Mützen trugen. Die Besorgnis über die zusätzliche steuerliche Belastung und die Stimmungsmache gegen die Strassentransportbranche mobilisierte die Unterstützer der Lastwäger.

## **Und diese Unterstützung war beeindruckend.**

In der Tat. Rund 7000 Personen haben mitgeholfen, insgesamt 191 313 Unterschriften für das Referendum gegen den Bundesbeschluss über die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe zu sammeln. Die Unterstützung für die Transportbranche war enorm. Und trotzdem: Am 27. September 1998 stimmte das Schweizer Volk der Einführung der LSVA mit 57,2 Prozent zu.

## **Die LSVA und die EU – dieser Zusammenhang taucht immer wieder in Diskussionen um die Weiterentwicklung der LSVA auf. Was hat es damit auf sich?**

Die LSVA ist eng mit der Europapolitik der Schweiz verknüpft. Grund dafür ist, dass die Rahmenbedingungen für die LSVA in der Bundesverfassung und auch im Landverkehrsabkommen mit der EU verankert sind. Mit der LSVA will die Schweiz den Verfassungsauftrag erfüllen und den Transitverkehr durch die Alpen (Alpeninitiative) eingrenzen. Die Schweiz und insbesondere der Gotthardtunnel wurden von ausländischen Spediteuren für den Transit durch den Alpenbogen stark genutzt. Der Abschluss eines Alpentransitabkommens gehörte daher zu den Prioritäten in den Verhandlungen mit der EU.

## **Der eigentliche Zweck der LSVA ist jedoch die Deckung von externen Kosten des Schwerverkehrs.**

Ja, so steht es im LSVA-Artikel 85 der Bundesverfassung. Dank der laufenden Erneuerung der Fahrzeugflotten wurden hier bis heute massive Fortschritte erzielt. Moderne Nutzfahrzeuge der EURO-Normen 5 und 6, die einen Grossteil der Schweizer Flottenzusammensetzung ausmachen, verursachen kaum noch Schadstoffemissionen. Das Ziel ist somit eigentlich erfüllt!



## Ein gutes Stichwort, wagen Sie einen Blick in die Zukunft?

Die Frage, wie es mit der LSVA weitergeht, wird uns in nächster Zeit intensiv beschäftigen. Ziel der ASTAG ist es, den Mitgliedern baldmöglichst die entsprechenden Antworten liefern zu können. Es geht dabei um Investitions- und Planungssicherheit und nicht zuletzt auch um Rechtssicherheit. Die Position der ASTAG baut dabei auf fünf Hauptforderungen auf:

1. Eine Abklassierung von Fahrzeugen der EURO-Norm VI darf erst erfolgen, wenn eine allfällige EURO Norm VII serienreif und für alle Einsatzarten uneingeschränkt erhältlich ist. Alle Transportunternehmen müssen Zugang zu neuen Fahrzeugen haben, nur so ist eine faire Marktwirtschaft möglich.

2. Weitere LSVA-Tariferhöhungen werden strikt abgelehnt. Schliesslich deckt der Strassen-transport bereits heute alle seine Kosten vollumfänglich ab.

3. Der grundlegende Zielkonflikt zwischen Lenken (möglichst wenig Verkehr) und der Finanzierung der Bahninfrastruktur (möglichst hohe LSVA-Einnahmen) muss eliminiert werden. Es kann nicht gleichzeitig eine Verkehrsreduktion angestrebt werden, wenn andererseits die Einnahmen aus dem Verkehr nicht vermindert werden dürfen. Das führt uns zum nächsten Punkt:

4. Die Spielregeln – etwa das Erhebungssystem – dürfen nach der Zielerreichung nicht einfach wieder abgeändert werden.

5. Die LSVA-Befreiung für schwere Nutzfahrzeuge mit Batterieantrieb muss aus Gründen der

Investitionssicherheit bis mindestens ins Jahr 2028 bestehen bleiben.

## Leider zielt die Alpeninitiative in die gegen- teilige Richtung.

Absolut! Seit Langem wird verlangt, dass das LSVA-System komplett umgestellt werde. Statt von EURO-Normen gemäss Schadstoffausstoss sollen die Tarife jetzt plötzlich von CO<sub>2</sub>-Emissionen abhängig gemacht werden. Das wäre eine komplette Änderung der Spielregeln – für die Transportbranche völlig inakzeptabel. Die ASTAG ist fest entschlossen, sich hier für ihre Mitglieder und die Strassentransporte einzusetzen, damit für die nächsten 20 Jahre ein fairer und ausgeglichener Marktzugang möglich ist.

Anzeige



# MOBAS®

## IHR FAHRZEUGBAUER FÜR STÜCKGUTAUFBAUTEN

ATLAS

maxilift

EFFER

PENZ  
CRANE



Wil 071 929 89 20 • Root 041 450 23 33 • Echandens 021 703 03 00  
mobas@mobas.ch • www.mobas.ch

# Die Krux mit dem Führerausweisentzug

Die «doppelte Bestrafung» bei Verkehrsregelverletzungen, indem zur Busse oder Geldstrafe noch der Führerausweisentzug hinzukommt, gibt immer wieder Anlass für Diskussionen. Sowohl das Bundesgericht als auch letztlich der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR) bestätigen die Zulässigkeit der parallelen Verfahren von Straf- und Administrativbehörden. Doch was hat es damit genau auf sich?

Text: Marion Enderli Bild: zVg



## Strafverfahren

Kommt es zu einem Strassenverkehrsdelikt, führt dies zunächst zu einem Strafverfahren. Der häufigste Anwendungsfall in der Praxis ist die Beurteilung, ob eine einfache oder eine grobe Verkehrsregelverletzung vorliegt. Daneben gibt es einige gesondert geregelte Tatbestände, unter anderem auch die Bestimmungen zum Fahren unter Alkoholeinfluss.

Liegt eine einfache Verkehrsregelverletzung vor, sieht das Ordnungsbussengesetz für viele Fälle pauschale Bussenbeträge bis max. 300 Franken vor. Mit Bezahlung der Ordnungsbusse ist das Verfahren abgeschlossen und es entstehen keine Verfahrenskosten. In allen anderen Fällen kommt es zu einem ordentlichen Strafverfahren. Bei einer einfachen Verkehrsregelverletzung spricht die Strafverfolgungsbehörde mittels Strafbefehl eine Busse aus.

Wer eine grobe Verkehrsregelverletzung begeht, wird mit einer Geld- und/oder Freiheitsstrafe bestraft. Bei einer «krassen» Verkehrsregelverletzung (insbesondere «Raserdelikte») ist eine Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr aus-

zusprechen. Eine Verurteilung wegen einer groben oder «krassen» Verkehrsregelverletzung hat immer einen Strafregistereintrag zur Folge.

## Administrativverfahren

Nach Abschluss des Strafverfahrens prüft das Strassenverkehrsamt als zuständige Administrativbehörde, ob ein Entzug des Führerausweises verfügt wird. Nur ausnahmsweise entscheidet das Strassenverkehrsamt schon vor Abschluss des Strafverfahrens (z. B. bei sofortiger Abnahme des Führerausweises).

Erfolgt zuerst die strafrechtliche Verurteilung, ist das Strassenverkehrsamt grundsätzlich an die Sachverhaltsermittlung der Strafbehörde gebunden und kann nur in Ausnahmefällen davon abweichen. Liegt aus strafrechtlicher Sicht eine einfache Verkehrsregelverletzung vor, unterteilt das Strassenverkehrsamt diese in besonders leichte Fälle (keine Massnahmen), leichte Widerhandlungen (mindestens Verwarnung) und mittelschwere Widerhandlungen (mindestens ein Monat Führerausweisentzug).

Kam die Strafbehörde zum Schluss, dass eine schwere Verkehrsregelverletzung vorliegt, entzieht das Strassenverkehrsamt den Führerausweis für mindestens drei Monate wegen einer schweren Widerhandlung. Bei einer «krassen» Verkehrsregelverletzung erfolgt der Führerausweisentzug für mindestens zwei Jahre.

## Kaskadensystem

Kommt es zu einer Verwarnung oder zu einem Führerausweisentzug, erfolgt ein Eintrag ins ADMAS-Register (eidg. Register für Administrativmassnahmen). Damit ist der automobilistische Leumund getrübt und die Mindestentzugsdauer im Wiederholungsfall steigt teils drastisch an. Wer beispielsweise in den letzten zwei Jahren einen Entzug wegen einer mittelschweren oder

schweren Widerhandlung hatte, dem wird der Führerausweis bei einer mittelschweren Widerhandlung mindestens vier Monate (statt einen Monat bei ungetrübtem Leumund) entzogen. Wer eine schwere Widerhandlung begeht und in den letzten fünf Jahren bereits einen Entzug wegen einer schweren, resp. zwei Entzüge wegen mittelschweren Widerhandlungen hatte, dem wird der Führerausweis zwingend für zwölf Monate entzogen (statt drei Monate bei ungetrübtem Leumund).

Dies sind nur einige Beispiele; sie zeigen aber auf, wie schnell und massiv sich Mindestentzugsdauern erhöhen können. Der Beobachtungszeitraum kann bis zu zehn Jahre zurückreichen – und es kann zum Sicherungsentzug des Ausweises auf unbestimmte Zeit führen (zum Beispiel bei drei schweren Widerhandlungen innerhalb von zehn Jahren).

## Empfehlung

Mit einer Busse (und/oder Geld-/Freiheitsstrafe) ist die Angelegenheit nicht abgeschlossen (ausser bei einer Ordnungsbusse). Die böse Überraschung folgt meistens später, wenn die Post vom Strassenverkehrsamt mit der Androhung des Führerausweisentzugs kommt.

Ist in diesem Zeitpunkt der Strafbefehl bereits rechtskräftig, sind oft die Argumentationsmöglichkeiten beim Führerausweisentzug eingeschränkt, da die Sachverhaltsermittlung im Strafbefehl grundsätzlich bindend ist. Aus diesem Grund empfiehlt es sich unbedingt, den Strafbefehl genau zu prüfen und allenfalls Einsprache (innert zehn Tagen!) zu erheben. Auch wenn die ausgesprochene Strafe auf den ersten Blick als gering eingestuft wird, kann die Qualifikation der Schwere gerade auch in Anbetracht des Kaskadensystems empfindlich lange Führerausweisentzüge nach sich ziehen.



# Neue Gesichter im ASTAG-Vorstand

Die Generalversammlung der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein fand aufgrund der aktuellen Lage schriftlich statt. Das Wahljahr der Sektion sorgte für einen grossen Wechsel im Vorstand. Den statutarischen Geschäften stimmten die Mitglieder zu.

Aufgrund der Covid-19-Verordnung 3 Artikel 27, des Bundesrates, fand die Generalversammlung der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein schriftlich statt. Unter Aufsicht der Revision wurden alle Stimmen ausgezählt. Mit dem letzten Verbandsjahr endete auch die vierjährige Legislatur, womit, gemäss Statuten, der gesamte Sektionsvorstand neu gewählt werden musste. Drei bisherige Vorstandsmitglieder traten nicht mehr zur Wiederwahl an. Es sind dies: Erich Goldenberger, sieben Vorstandsahre, Richard Huber, 19 Vorstandsahre, und Ivo Scherrer mit 24 Vorstandsahren. Für den geleisteten Einsatz im Dienste der Transportbranche und der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein wurden Richard Huber und Ivo Scherrer zu Ehrenmitgliedern gewählt.

Glücklicherweise ist es der Sektion gelungen, die Vakanzen im Vorstand durch junge und dynamische Personen aus der Transportbranche zu besetzen. Mit Samuel Holenstein, Dominic Imhof, Thomas Kuster, Adrian Schmalz und René Steiner kandidierten fünf engagierte und erfolgreiche Ostschweizer Persönlichkeiten. Die Mitglieder folgten dem Vorschlag des Vorstands und

wählten die vorgeschlagenen Personen. Alle bisherigen Vorstände wurden in ihrem Amt bestätigt. Allen weiteren statutarischen Geschäften stimmten die Mitglieder zu.

## Der aktuelle Vorstand der ASTAG Sektion Ostschweiz / FL

|                    |                                      |               |
|--------------------|--------------------------------------|---------------|
| Aeschbacher Daniel | Aeschbacher Transport AG             | Appenzell     |
| Alder Heinz        | Alder Transport und Kranarbeiten AG  | Untereggen    |
| Beck Urs           | Beck Transport AG                    | Mauren TG     |
| Eberle Christoph   | Eberle Xaver Transport AG            | Buchs         |
| Egger Markus       | Emil Egger AG                        | St.Gallen     |
| Enderli Marion     | Advokatur 107                        | Freidorf      |
| Holenstein Samuel  | Herold Taxi AG                       | St.Gallen     |
| Hugentobler Peter  | Hugentobler Fahrzeugbau AG           | St.Gallen     |
| Imhof Dominic      | TIT Imhof AG                         | Kreuzlingen   |
| Kuster Thomas      | Kuster Transporte GmbH               | Eschenbach SG |
| Linder Paul        | Paul Linder AG                       | Walenstadt    |
| Lörtscher Martin   | Hugelshofer Logistik AG              | Frauenfeld    |
| Manser Markus      | Galliker Transport AG                | Staad         |
| Schmalz Adrian     | HUBER Umweltlogistik AG & Enderli AG | Henau         |
| Sieber Christian   | Sieber Transport AG                  | Berneck       |
| Steiner René       | Beda Steiner AG                      | Tuggen        |

Anzeige

**IN DER  
LOGISTIK  
ZUHAUSE**

**HUGELSHOFER**  **LOGISTIK AG**

📍 Juchstrasse 45 | CH-8500 Frauenfeld

☎ +41 52 728 05 11 🌐 [hugelshofer.ch](http://hugelshofer.ch)

folgen Sie uns   

# Thomann ist neu Schweizer VDL-Distributor

Per 1. März 2021 hat die Thomann Nutzfahrzeuge AG die gesamte Leistungskette für die hochklassigen Omnibusse der holländischen Marke «VDL Bus & Coach» übernommen. Die Filiale Arbon ist jetzt Ansprechpartnerin für das Ersatzteilwesen sowie für sämtliche After Sales- und Sales-Leistungen.



Die vier Thomann-Omnibus-Kompetenzzentren.

«Mit diesem Schritt ergänzen wir unsere Omnibus-Welt um eine weitere starke Marke», freut sich Inhaber Luzi Thomann. An den Standorten Schmerikon, Chur-Oberalpstrasse, Frauenfeld und Arbon betreibt man insgesamt vier Omnibus-Kompetenzzentren. «Unsere Teams kennen die anspruchsvollen Kundenbedürfnisse aus dem ff und können die Busbetreiber umfassend und zielgenau bedienen», betont Andrea Niggli, Leiter Betriebe.

## Einer der grössten Bushersteller in Europa

VDL Bus & Coach ist ein Unternehmen der VDL Groep mit Hauptsitz in Eindhoven. Kernaktivitäten der Firma sind die Entwicklung, die Produktion und der Verkauf einer breiten Palette von Linien- und Reisebussen sowie Fahrgestellmodulen, der dazugehörige After-Sales-Service, der Um- oder Ausbau von Mini- und Midibussen sowie der An- und Verkauf von Gebrauchtbussen.



Thomann Arbon ist die neue VDL-Heimat.



Hohe Priorität bei der Produktion haben Qualität, Sicherheit, lange Lebensdauer, Umweltschutz, geringer Energieverbrauch, Komfort und niedrige Wartungskosten. Im Übergang zum Nullemissionsverkehr bietet VDL Bus & Coach Gesamtlösungen und ist nicht nur Buslieferant, sondern auch Systemlieferant. Die Produkte von VDL Bus & Coach werden über ein weltweites Netz eigener Niederlassungen, Importeure und Vertriebspartner in mehr als 30 Ländern verkauft.

## Kompetenzzentrum konkret

Omnibus-Kunden dürfen sich bei der Thomann Nutzfahrzeuge AG auf folgende Qualitäten und Dienstleistungen verlassen:

- Enormer Erfahrungsschatz der Thomann-Omnibusspezialisten, mit insgesamt jahrzehntelanger Marktpräsenz
- Grosses Ersatzteillager mit über 2000 VDL-Artikeln. Über alle vier Standorte bzw. über alle Marken hinweg werden über 3500 Omnibus-Ersatzteileartikel geführt.
- Verlässlicher, knapp kalkulierter Ersatzteillieferdienst mit raschen Reaktionszeiten
- 24/365-Dienstleistung, zugunsten der höchstmöglichen Strassenzeit der Kundenfahrzeuge
- Kostenloser Hol-Bringdienst der Omnibusse, unabhängig vom Kundenstandort
- Erledigung dringender Werkstattarbeiten auch nach dem Feierabend, mit dem Thomann-Angebot Spagat-Zeit®
- Fliegender Mechaniker für Arbeiten vor Ort beim Kunden, ohne Aufpreis

## VDL auch elektrisch erfolgreich unterwegs

In Sachen E-Mobilität gehört VDL zu den europäischen Marktführern. Bereits im Jahr 2013 wurde der erste «Citea Electric» eingeführt. Im Februar 2021 feierte VDL 100

Millionen elektrisch gefahrene Kilometer. Die Citea Electric-Reihe basiert auf einem modularen Konzept. Somit hat jeder Betreiber die Möglichkeit, seinen emissionsfreien Betrieb individuell zu gestalten.

In der Schweiz wurde 2018 ein Citea an PostAuto geliefert, um im Rahmen eines Pilotprojektes Erfahrungen im Bereich des elektrischen Fahrens zu sammeln. Ein Jahr später starteten die Basler Verkehrsbetriebe BVB ein ähnliches Projekt mit dem Citea SLF-181 Electric, dem ersten elektrischen Gelenkbus in der Schweiz; bis 2027 will der Kanton Basel-Stadt die gesamte BVB-Busflotte mit erneuerbarer Energie betreiben. Im europäischen Rahmen gibt es viele weitere Citea-Einsätze anzuführen, zum Beispiel die Shuttlebusse in den Flughäfen Oslo und Mailand oder die starke Präsenz im Stadtverkehr von Leipzig.

## Auch LKW mit viel Elektropower

Renault Trucks forscht und entwickelt seit mehr als zehn Jahren im Bereich alternativer Antriebe, dies auch in Zusammenarbeit mit

Kunden. Heute gibt es Renault-Angebote in den Bereichen Elektrik, Gas (CNG) und Biodiesel. Im Fokus stehen immer nachhaltige Transportlösungen in Städten. Im März 2020 startete das Unternehmen die Serienproduktion der vollelektrischen LKWs «D Z.E.» und «D Wide Z.E.» Das Wide-Fahrzeug ist für den Bereich Abfallentsorgung optimiert, überzeugt mit tiefen Betriebskosten und einer Nutzlast von bis zu 11 Tonnen. In der Baureihe Z.E. finden sich auch Transporter der Reihe «Master Z.E.» in verschiedenen Modellen und Karosserievarianten – ideal für den Einsatz in eingeschränkten Verkehrs- und Umweltzonen.

Auch Volvo Trucks bietet seit 2019 vollelektrische LKW-Versionen der schweren Baureihen von 16 bis 27 Tonnen an. Die Modelle FH, FM und FMX sind für den Verteilerverkehr, die Abfallwirtschaft, städtische Bautransporte und regionale Transportaufgaben vorgesehen und gelangen noch im laufenden Jahr in den Verkauf. Die Fahrzeuge erreichen je nach Batteriekonfiguration eine Reichweite von bis zu 300 km.



Komplette Elektro-Modellpalette für die urbane Mobilität von Volvo Trucks.



Seit März 2020 in Serienproduktion – vollelektrische Fahrzeuge von Renault Trucks.

**THOMANN**  
NUTZFAHRZEUGE AG  
SCHMERIKON · CHUR · FRAUENFELD · ARBON

Schmerikon (Hauptsitz)  
Telefon 055 286 21 90

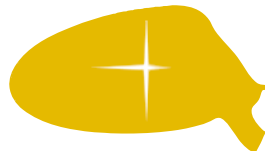
Frauenfeld  
Telefon 052 723 20 20

Chur Industriestrasse  
Telefon 081 286 76 46

Arbon  
Telefon 071 446 77 11

Chur Oberalpstrasse  
Telefon 081 258 43 33

[thomannag.com](http://thomannag.com)



## DER GOLDENE RÜCKSPIEGEL

### Ernst Anderwert

Seit November 2000 hat Ernst Rudolf Anderwert als Geschäftsführer das Strassenverkehrsamt des Kantons Thurgau geleitet. Am 1. Juni dieses Jahres geht der studierte Betriebsingenieur HTL nun in den wohlverdienten Ruhestand.

Der umtriebige Weinfelder war auch Präsident der Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz und des Fürstentum Liechtensteins und politisierte während 20 Jahren im Gemeindeparlament von Weinfelden, das er 2008/09 präsidierte.

Anderwert war unter anderem mitverantwortlich für die Einführung der elektronischen Erfassung bei den Fahrzeugprüfungen im Kanton Thurgau. Damit leistete das Strassenverkehrsamt, neben der Unterstützung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes, auch einen innovativen Beitrag für eine effiziente Administration. Für die Anliegen der Transportbranche hatte Ernst Anderwert jederzeit ein offenes Ohr und Verständnis. Dafür bedanken wir uns herzlich und wünschen ihm für die Zukunft nur das Beste.



## DER ROSTIGE AUSPUFF



### Liebe Klima-Aktivisten, das geht zu weit!

Die selbst ernannten Klima-Aktivisten von «Friday for Future» haben am 19. März zum nationalen «Strike for Future» aufgerufen. Im Aufruftext der Initianten hiess es: «...bündeln wir unsere Energie, um der Schweiz eine geballte Ladung Lebensfreude entgegenzuschmettern». Nebst stark frequentierten öffentlichen Plätzen sollten auch Industriebetriebe bestreikt werden. Das hatte zur Folge, dass – um Konflikte zu vermeiden – diverse Fabriken präventiv ihre Produktion drosselten und die Anlieferung von Material oder die Abholung von Fertigprodukten einstellten.

Damit waren also nicht nur die erwähnten Fabriken, sondern auch deren Zulieferbetriebe und Endkunden von dieser Aktion betroffen. Dass dies in einer wirtschaftlich sonst schon sehr schwierigen Zeit untragbar ist, versteht sich hoffentlich von alleine. Solche Streikandrohungen sind nichts anderes als Erpressung und ein krasser Eingriff in die persönlichen Rechte sowie die freie Marktwirtschaft. Das hat nichts mit «geballter Lebensfreude» zu tun, sondern ist ein Angriff auf unsere Gesellschaft.

So etwas ist inakzeptabel und verdient den rostigen Auspuff.

ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

### Agenda

#### 28. August 2021, 08:45 Uhr:

Sektionshöck 2021

Besichtigungen und Führungen in Appenzell

#### 2. bis 5. September 2021:

OBA – Ostschweizer Bildungsausstellung 2021

OLMA-Messen St.Gallen

#### 23. bis 25. September 2021:

Berufsmesse Thurgau 2021

Weinfelden

### Neumitglieder der ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Eintritte vom 1. November 2020 bis 31. März 2021:

Enderli AG, Henau SG;

SOM GROUPE AG, Romanshorn.

### ASTAG Sektion Ostschweiz/FL

Sekretariat der ASTAG | Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein  
Oberer Graben 12, 9001 St.Gallen | Tel. 071 228 10 40 | Fax 071 228 10 41

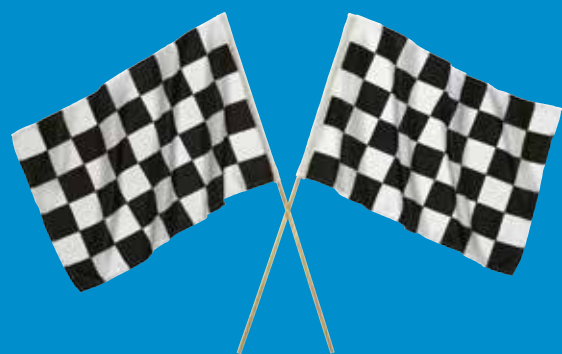
 **sieber**  
the way of logistics



 sieber@sea  sieber@sky  sieber@road  sieber@rail  sieber@customs  sieber@home  sieber@warehouse [www.sieber.ch](http://www.sieber.ch)

**OSTSCHWEIZ DRUCK**

Hofstetstrasse 14 • 9300 Wittenbach • [ostschweizdruck.ch](http://ostschweizdruck.ch)



**Termin  
garantiert.**





## Ihr regionaler Partner für Energie und Schmierstoffe

### Brenn- und Treibstoffe

Die LAVEBA Genossenschaft mit der Marke AGROLA, ist Ihr Partner für Brenn- und Treibstofflieferungen. Dank eigenen Tanklagern und Direktimporten können wir einen prompten und zuverlässigen Lieferservice garantieren.

### AdBlue

Die Dieselmotoren benötigen zur Reduktion der Abgasschadstoffe das Produkt AdBlue. LAVEBA ist eine der führenden Anbieter und kann Sie beim Einsatz kompetent beraten.

### Fuchs Schmierstoffe

Die LAVEBA ist autorisierter FUCHS Schmierstoff Partnerhändler für die Ostschweiz. Unser Komplettangebot mit original Herstellerfreigaben und Sortenrationalisierung vereinfacht Ihre tägliche Arbeit und bietet Ihnen einen klaren Mehrwert.



Online-Einkufen rund um die Uhr unter  
[www.agrolasg.ch](http://www.agrolasg.ch)

LAVEBA Genossenschaft  
Vadianstrasse 29, 9001 St. Gallen  
Tel. 058 400 66 11, [info@agrolasg.ch](mailto:info@agrolasg.ch)



Vlnr: Jürg Menet, Jan Kessler, Marc Lippuner, Walter Räss, Palmira Ruggeri, Michael Wüthrich, Dunja Zumstein, Andy Gartwyl